El Tren Maya. Un nuevo proyecto de articulación territorial en la Península de Yucatán

Adrián Flores y Yannick Deniau (GeoComunes) y Sergio Prieto Díaz (junio, 2019)

Este análisis temático forma parte de una investigación cartográfica sobre la expansión de megaproyectos en la Península de Yucatán desarrollada por Geo-Comunes y el Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura (CCMSS) en 2019.

Cómo citar: Flores Adrián, Deniau Yannick y Prieto Sergio. 2019. El Tren Maya. Un nuevo proyecto de articulación territorial en la Península de Yucatán. México: GeoComunes / Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible.

1. El Tren Maya: un proyecto sin proyecto

Link a capa: "Ferrocarril: de carga y turístico"

El proyecto del Tren Maya es la pieza más visible del llamado *Proyecto de Reordenamiento Territorial del Sur-Sureste.* Sin embargo, los detalles específicos de ambos proyectos aún se desconocen, pues ninguno cuenta con un documento que lo explique, sustente y defina con claridad. El proyecto del tren fue presentado a fines de 2018 por Rogelio Jiménez Pons, propuesto como titular del Fondo Nacional del Fomento al Turismo (FONATUR) por el entonces gobierno electo de Andrés Manuel López Obrador, y más de seis meses después de ésto, en junio de 2019, aún se siguen realizando modificaciones al trazo.

Desde su presentación, el Tren Maya fue concebido como el principal proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo del gobierno actual. El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024, lo incluye entre los 6 programas regionales que permitirán "garantizar empleo, educación, salud y bienestar", de manera que el Tren Maya es sólo una pieza de un proyecto más amplio que también incluye: 2) Comunidades Sustentables "Sembrando Vida", 3) el Corredor Multimodal Interoceánico, 4) la Zona Libre de la Frontera Norte, 5) programas de Infraestructura Carretera y 6) el Aeropuerto "Felipe Ángeles" en Santa Lucía. (Presidencia de la República: 20)

Junto con el Corredor Transístmico y la Zona Libre de la Frontera Norte, el Tren Maya también es concebido por el gobierno actual como una *solución de raíz* al problema de la migración y espera que juntos "actuen como 'cortinas' para captar el flujo migratorio en su tránsito hacia el norte" (Presidencia de la República: 32).

Tanto el Tren Maya como el Corredor Transístmico son presentados como ejemplos del apoyo a la inversión privada nacional y extranjera otorgada por el nuevo gobierno en "un marco de certeza jurídica, honestidad,

transparencia y reglas claras", bajo las modalidades de Asociación Público-Privadas (APP) (PND:50). Una modalidad en la que las empresas privadas financian un proyecto de infraestructura (en su totalidad o una parte de éste), a cambio de que el Estado les pague esa inversión en un plazo de tiempo definido. En el caso del Tren Maya, la proporción de financiamiento inicial estatal será del 10%, lo que significa que si una empresa gana una licitación de mil millones de dólares, el Estado le pagará de forma inmediata el 10% del costo total del proyecto (100 millones de dólares) y el resto "quedaría a pagarse entre 25 y 30 años garantizando el capital, los intereses y el mantenimiento" (Villanueva, marzo 2019; Animal Político, febrero 2019).

De acuerdo con el PND, el proyecto incluye 1,525 km y requerirá de una inversión de entre 120 y 150 mil millones de pesos (mmdp). Sin embargo, aún no se han presentado los estudios técnicos correspondientes, como la Manifestación de Impacto Ambiental, para conocer con certeza las características del proyecto. Es por ello que las cifras tanto del recorrido como de la inversión varían constantemente.

De acuerdo con las cifras elaboradas por GeoComunes, por ejemplo, el trazo incluye 1,583 km (58 kilómetros más que lo enunciado en el PND). En relación a la inversión, los estudios de preinversión para su construcción calculados por el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) 2019 ascienden a 124 mmdp, mientras que el Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO) calcula que la inversión podría oscilar entre 479 y mmdp y 1.5 billones de pesos, es decir, entre 4 y 10 veces más que el cálculo oficial (Martínez, 2019).

Por lo pronto, han sido otorgadas tres licitaciones por *adjudicación directa* (es decir, asignadas a una empresa sin necesidad de concurso) por 99 millones de pesos (mdp):

- Contrato de asesoría jurídica: despacho Woodhouse Lorente Ludlow S.C. (44 mdp)
- Asesoría económico-financiera: PriceWaterhouseCooper (32 mdp)
- Asesoría técnica para el Plan Maestro: Steer Davies & Gleave Mexico (23,8 mdp)

Fuente: Tourliere, marzo de 2019

El Tren Maya inaugura una nueva forma de impulsar proyectos de infraestructura regional sin contar con estudios técnicos. Durante los últimos 18 años el impulso a proyectos regionales ocultó toda la información; el proyecto se hacía público en el momento en que se presentaban los estudios técnicos. Esta forma otorgaba a la sociedad civil sólo unas semanas para realizar comentarios sobre el proyecto.

El anuncio del Proyecto del Tren Maya sin contar con un proyecto concreto genera incertidumbre y opacidad, pero al mismo tiempo facilita la resistencia y organización frente a un proyecto que aún puede quedarse ahí, como un proyecto.

2. Licitaciones para el trayecto del Tren

El proyecto del Tren Maya es un tren turístico, de pasajeros y de carga que incluye 1,583 km de vías alrededor

de la península de Yucatán. Del total de vías necesarias para este proyecto, 621 km (39.2%) ya se encuentran en operación y actualmente son administradas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la empresa "Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT)" (*Zoom a Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT/SCT) en la capa: "Ferrocarril: de carga y turístico"*). Mientras que la construcción de los otros 962 km de vías (60.8%) será concesionada a un conjunto de empresas bajo la ya mencionada modalidad de Asociación Público-Privada.

El 65.1% de las nuevas vías serán construidas sobre 632 km de derechos de vía existentes federales y estatales pertenecientes a la Secretaría de Comunicaciones y Transporte y a la Comisión Federal de Electricidad, es decir, de manera paralela a carreteras y líneas de transmisión eléctrica que interconectan a la Península de Yucatán. El 34.2% del nuevo tramo, que corresponde a 329.97 km, aún no cuenta con derecho de vía y, si se toma como referencia 40 metros a cada lado de la vía, se tendría que expropiar aproximadamente 2,620 hectáreas, de los cuales el 90% corresponden a núcleos agrarios (2,635 hectáreas)[1] (*Link a "Polígonos núcleos agrarios"*). Existe un tramo entre Xul-Ha y Nicolás Bravo de 61 km, en donde la información disponible no permite determinar con claridad si el trazo utilizará derechos de vías existentes o no. *(Zoom a trayecto Xul-Ha-Nicolás Bravo en la capa "Ferrocarril: de carga y turístico")*

Cuadro 1

1 Estas cifras no contemplan la modificación anunciada por Fonatur el 17 de junio de 2019, según la cual, se eliminan 140 km de vías entre Valladolid y Cancún y se agregan entre 100 y 91 km entre Valladolid y Tulum.

Caracteristicas de los trayectos del Tren Maya								
	Empresa	%	Derecho de via	Longitud (km)	Expropiación		Trayecto	km
					Total (ha)	Ejidal (ha)		
PROYECTO TREN MAYA	Administrado por Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT/SCT)	39.25% (621.6 km)	Modernización de vías existentes (MENORES IMPACTOS)	621.6			Campeche-Mérida	164.91
							Mérida-Izamal	48.21
							Escárcega-Campeche	175.59
							Palenque-Escárcega	232.92
			NUEVA CONSTRUCCIÓN SOBRE DERECHO DE VÍA (IMPACTOS MEDIOS)	632.3	PUEDE NO REQUERIR MAYOR EXTENSIÓN DE TIERRAS, LA PROBABILIDAD DE EXPROPIACIÓN ES BAJA		Playa del Cármen	4.65
							Playa del Carmen-Tulum	54.68
							Cancún-Playa del Carmen	55.61
							Cancún	9.59
							Valladolid-Cancún	7.05
							El Chichonal-Nuevo Conhuás	36.77
							Nicolás Bravo-El Chichonal	60.75
							Tulum-Felipe Carrillo Puerto	78.86
							Felipe Carrillo Puerto-Buenavista	92.62
							Nuevo Conhuás-Escárcega	100.24
							Valladolid-Cancún	131.47
	Concesión por asignar	60.75% (962.27 km)	NUEVA CONSTRUCCIÓN SIN DERECHO DE VÍA (MAYOR IMPACTO)	268.1	15.34	0	Estación-Palenque	1.86
					26.33	4.914	Valladolid-Cancún	3.23
					31.93	0	El Rincon-Mextrac	3.96
					48.29	36.581	Estación Cancún	6.31
					73.97	73.972	Libramiento Escárcega	9.31
					124.5	99.016	Libramiento Felipe Carrillo Puerto	15.75
					131.21	131.021	Estación Calakmul	16.53
					143.57	34.989	Libramiento Campeche	18.03
					173.91	114.337	Libramiento Tulum	22.07
					216.4	142.314	Libramiento Bacalar	27.40
					337.81	288.155	Libramiento Mérida	42.63
					808.67	451.155	Izamal-Valladolid	101.02
			SIN CLARIDAD	61.85	488.3	490.328	Xul-Ha-Nicolás Bravo	61.85
	TOTAL		1,583.89 km		2,620	1,867		
	Proyecto de carga asociado (sin concesion asignada)		NUEVA CONSTRUCCIÓN SIN DERECHO DE VÍA	82.67	183.27	107.394	Campeche (proyecto)	23.03
					472.67	391.776	Mérida-Progreso	59.64

Fuente: elaboración propia con base en visualizador de GeoComunes

El Tren Maya está dividido en tres tramos: Golfo, Caribe y Selva. Las primeras cuatro licitaciones se realizarán este año para el trayecto que corre de Palenque a Mérida, correspondiente al tramo del Golfo. Este trayecto ya se encuentra en operación y fue concesionado en 1999 a la Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, propiedad del grupo Genesee & Wyoming. Sin embargo, en 2005 esta empresa abandonó la licitación debido a la destrucción parcial de la infraestructura ocasionada por el huracán Stan, de modo que en 2007 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes retomó el control de este tramo y lo colocó bajo la administración de Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (SCT: 2012).

Actualmente, el ferrocarril del sureste de México es el único que se encuentra bajo la administración del gobierno federal, desde Puerto Chiapas a Valladolid, pasando por Salina Cruz, Coatzacoalcos, Campeche y Mérida[2], y aunque múltiples empresas han expresado su interés en participar en la modernización de este trayecto, es necesario un debate sobre la importancia estratégica de mantener este tramo bajo control del Estado. El resto de los ferrocarriles mexicanos se encuentran bajo control directo de Grupo México (Ferromex y Ferrosur) y Kansas City Southern Mexico (KCSM). Es por ello que uno de los debates centrales del proyecto

2 Este tramo está formado realmente por dos líneas, la Chiapas-Mayab, la única en manos del Estado desde la primera mitad de 2014, cuando fue re-nacionalizada en el marco del Plan Frontera Sur para el control de la migración indocumentada.

del Tren Maya es el tema de las concesiones de la infraestructura ferroviaria a empresas privadas.

La segunda etapa de licitaciones, que también corresponden al tramo Golfo, busca completar el trayecto de Mérida a Cancún. Además de estas primeras siete licitaciones para la construcción de infraestructura ferroviaria, el 28 de marzo Fonatur anunció tres licitaciones más: 1) para material rodante, 2) para señalizaciones y sistemas electrónicos y 3) para el operador. Al parecer, las licitaciones del tramo Golfo, enfocado en el transporte de carga y pasajeros, han llamado la atención principalmente de empresas extranjeras.

Desde octubre de 2018, Grupo México, enfocado en el transporte de carga, descartó participar en las licitaciones del tren de pasajeros. En cambio, KCSM anunció en marzo de 2019 su interés en el proyecto. Otras compañías enfocadas en la industria de los ferrocarriles también han manifestado su interés en este proyecto. Es el caso de la empresa española Construcciones y Auxiliares de Ferrocarriles (CAF) que posee la concesión del Tren Suburbano de Buenavista que corre entre el Estado de México y la Ciudad de México, la multinacional francesa Alstom y la empresa China Railway Construction Corporation (CRCC), a la que otorgaron y luego retiraron el proyecto del Tren de Alta Velocidad México-Querétaro en 2014.

Cuadro 2

Características de los tramos y licitaciones del Tren Maya				
	TRAMO	LICITACIONES	CARACTERÍSTICAS	INTERES EMPRESARIAL
GOLFO	Palenque-Campeche Campeche-Mérida (Doble via) Mérida-Cancún	Primera etapa, 2019 (4 licitaciones) Segunda etapa, 2020 (3 licitaciones)	PRINCIPALMENTE CARGA Y PASAJEROS	EXTRANJERO
CARIBE	Cancún-Tulum (Doble via) Tulum-Bacalar	Sin información	PRINCIPALMENTE TURÍSTICO	NACIONAL
SELVA	Bacalar-Excárcega	Sin información	PRINCIPALMENTE PASAJEROS Y CARGA	Sin información

Fuente: elaboración propia con base en visualizador de GeoComunes y La Jornada, 27 de marzo de 2019.

El tramo Golfo también despertó el interés de empresas que ya cuentan con concesiones de vías de comunicación en México, como la empresa portuguesa Mota-Engil, que construyó la autopista Xalapa-Perote y explota y conserva la autopista Tuxpan-Tampico. El único grupo de capital mexicano que figura en el tramo Golfo es ICA, quien posee la concesión del trayecto Kantunil-Cancún y a quien se le ha ofrecido la concesión de este mismo trayecto del tren, probablemente para compensar las posibles pérdidas por la disminución del tráfico en sus autopistas generada por el nuevo transporte de mercancías por ferrocarril[3]. Finalmente, la

3 El 17 de junio de 2019 Fonatur anunció la modificación del trayecto entre Valladolid y Cancún para desviarlo hacia Tulum, y de esta forma no interferir con la concesión de la autopista Kantunil-Cancún que posee ICA.

empresa canadiense Bombardier que controla una ensambladora de trenes en Ciudad Sahagún, Hidalgo, expresó su interés en participar en la construcción de los carros del tren.

Por otro lado, empresas regionales enfocadas en la industria turística han presionado para mantener el control de las licitaciones para el tramo Caribe. El Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR) -que controla los aeropuertos de Cancún, Mérida, Cozumel, Oaxaca y Minatitlán- obtuvo por adjudicación directa la construcción de la terminal del puerto de Cancún, denominada "Estación ASUR" desde el momento en que se presentó el proyecto.

Este grupo tiene vínculos estrechos con Grupo Posadas, el principal operador turístico del país, quien manifestó su interés por construir el tramo turístico de doble vía entre Cancún-Tulum, al igual que empresas turísticas como Grupo Vidanta y Grupo Xcaret. *(Zoom a tramo de doble vía de la capa "Ferrocarril de carga y turístico").* Sin embargo, el gobierno actual parece incitar la competencia entre capitales nacionales y extranjeros para la construcción del tramo Caribe. Así, frente la resistencia que muestran los capitales nacionales para invertir en el Tren Maya, el gobierno alienta la inversión de las empresas hoteleras españolas, como Meliá, Riu, Iberostar y Barceló, quienes analizan la apertura de instalaciones en las estaciones del Tren Maya.

Finalmente, hasta ahora no se ha generado información sobre los grupos empresariales interesados en la construcción del tramo Selva.

Tres trenes: uno más veloz y bardeado para carga, otro de pasajeros y uno más turístico

Uno de los aspectos técnicos fundamentales para determinar los impactos socio-ambientales del Tren Maya es su velocidad. Actualmente, el trayecto ferroviario entre Palenque y Mérida tiene una velocidad promedio de 20 a 30 km/h y una carga de 1.4 a 1.8 millones de toneladas anuales, lo cual lo coloca en la Categoría 6 de acuerdo con la "Clasificación de Vías y Requisitos mínimos para la conservación de vías". Antes del Tren Maya, el proyecto del gobierno mexicano para este trayecto consistía en modernizar las vías para elevarlas a la categoría 3, lo que permitía aumentar la velocidad a 56 km/h y transportar hasta 16 millones de toneladas anuales.

Con el proyecto del Tren Maya el gobierno pretende aumentar la velocidad por encima de 145 km/h, mientras que los grupos empresariales buscan que las velocidades superen los 175 km/h y, en algunos tramos, incluso los 200 km/h para convertirlo en un Tren de Alta Velocidad (TAV). El aumento de la velocidad implica la construcción de vías rectilíneas, cuyos impactos ambientales son mayores y podría significar que en algunos tramos, como el trayecto de doble vía entre Cancún-Playa del Carmen, el tren requiera la construcción de bardas de seguridad que aumentan la segregación social y la fragmentación ecológica, algo que también sucede con las autopistas.

Incluso considerando las velocidades más bajas, muchos trayectos que ya cuentan con derecho de vía para carreteras de 40 km/h o líneas de alta tensión, tendrán que ser modificados: es decir, también en estos trayectos habrá expropiaciones para soportar el aumento de velocidad del nuevo tren. (Zoom al tramo El

Chichonal-Nuevo Conhuás de la capa "Ferrocarril de carga y turístico").

Tal como lo señaló Pablo Careaga Córdova, encargado del Tramo Tulum-Chetumal, el 70% de la rentabilidad del Tren Maya proviene del segmento de carga, pues reducirá los costos de traslado de mercancías por carretera y aumentará la velocidad de su traslado. Se espera que el segmento de carga genere 15 mil millones de pesos anuales y subsidie el segmento de transporte de pasajeros. De esta forma, tal como señaló el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), el llamado Tren Maya, son en realidad tres: uno de carga en horario nocturno, y dos de pasajeros que se van a manejar uno como tren turístico para los visitantes extranjeros y nacionales, y otro como tren económico para pasajeros que viajan por motivos de trabajo (Por esto, 18 de diciembre de 2018).

3. Estaciones y polos de desarrollos asociados

Además de las Asociaciones Público-Privadas, el Tren Maya cuenta con un instrumento de financiamiento más novedoso: los Fideicomisos de Inversión en Infraestructura y Bienes Raíces (FIBRAs). Las FIBRAs, conocidos también como REIT (Real Estate Investment Trust), son los instrumentos de inversión inmobiliaria que han favorecido en los últimos cinco años la expansión de unidades habitacionales, torres de oficinas, centros comerciales, hoteles, parques industriales y otras infraestructuras, principalmente en las ciudades del centro y norte del país, agrupados en portafolios de inversión bajo el control del capital global, en los que los capitales locales participan de forma subordinada (Flores Rangel, 2019).

Una FIBRA puede mezclar diversos instrumentos de financiamiento:

a) la asociación de terratenientes o propietarios de la tierra (ejidatarios) con empresas constructoras para generar una infraestructura (Fideicomisos A+B);

b) la renta de inmuebles ya construidos (Fideicomisos de renta);

c) la colocación de deuda en la Bolsa Mexicana de Valores (BMV) para impulsar construcciones nuevas (Fideicomisos emisores)

d) y la asociación del gobierno y el capital para construir infraestructura (Fideicomisos público-privados) (Flores Rangel, 2019).

En el caso del Tren Maya, las FIBRAs serán utilizadas para el financiamiento de los "polos de desarrollo" asociados con las 17 estaciones del proyecto, de manera que de pronto podría aparecer algo tan absurdo como una *Fibra-Maya*. Este proyecto ya lo prepara la consultoría Trust Managment Sourcing junto con FONATUR, lo que permitirá asociar zonas habitacionales, centros comerciales, hoteles, corredores industriales y agroindustriales en un sólo esquema de ordenamiento territorial y urbano, impulsado por un proyecto que parece fomentar únicamente el turismo.

El discurso de las FIBRAs, pretende que es posible convertir en socios igualitarios a los capitales globales que impulsan estos mecanismos en diversas partes del mundo y a los propietarios de la tierra locales. Incluso

existe el concepto de *community trust* o fideicomisos comunitarios que buscan convencer a las poblaciones locales de que los trusts o Fibras son instrumentos colectivos superiores a los mecanismos de organización comunitaria y propiedad social de la tierra que ya existen en la península yucateca.

Uno de los principales operadores de esta estrategia es Adolfo González Olvich, presidente del Consejo y CEO de Trust Managment Sourcing. Fue este personaje, también presidente de la Asociación de Sociedades Financieras de Objeto Múltiple en México, quien registró la marca "Tren Maya" ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Intelectual. Las Fibras son los mecanismos que facilitan que el capital trasnacional se fije o territorialice en distintas partes del mundo; es tras este mecanismo que Pricewaterhouse, Deloitte, Mackenzie & Company, tres de las empresas de auditoría, consultoría estratégica, asesoría legal y financiera más grandes del mundo, así como Goldman Sachs, uno de los principales grupos de banca de inversión global, han puesto pies, ojos y manos sobre la Península de Yucatán.

Cuadro 3. Estaciones y zonas de expropiaciones ("Polos de desarrollo")

Cuadro 3. Estaciones y zonas de expropiaciones ("Polos de desarrollo")				
ESTACIÓN	ESTADO	SITIO	ÁREA POTENCIAL DE DESARROLLO	
			Total	Ejidal
1 Palenque	Chiapas	Aeropuerto viejo	201	0
2 Tenosique	Tabasco	No definido		
3 Escárcega	Campeche	Terreno de 3 ha		
4 Calakmul		No definido		
5 Xpujil		No definido		
6 Campeche		Periférico Pablo García	1,250	309.777
7 Maxcanú		No definido		
8 Mérida	Yucatán	No definido	10,738	8548.133
9 Izamal		No definido	853	376.713
10 Pisté (Chichen Itzá)		No definido	254	241.863
11 Valladolid		No definido	677	138.248
12 Estación ASUR (Cancún)	Quintana Roo	Aeropuerto de Cancún		
13 Puerto Morelos		Subestación eléctrica (3 ha)		
14 Playa del Carmen		Derecho de vía CFE		
15 Tulum		Derecho de vía CFE		
16 Felipe Carrillo Puerto		No definido	401	385.693
17 Bacalar		No definido		
Otros proyectos asociados anunciados junto al Tren Maya				
18 Estación Puerto Progreso (sitio no definido)				
19 Programa de reubicación de vivienda y subestación eléctrica en Playa del Carmen			98.306	98.306
20 Derecho de via invadido en Playa del Carmen			101.997	101.997

Fuente: elaboración propia con base en el visualizador de GeoComunes.

Con este discurso, las expropiaciones de tierras son enmascaradas como áreas de desarrollo que permitirían que los ejidatarios se convirtieran en socios capitalistas de los proyectos de despojo. Junto a los corredores de expropiación impulsados por las estaciones del Tren Maya, también podrían incluirse algunos proyectos de reordenamiento territorial anunciados en las imágenes de las estaciones que difundió el gobierno actual, mismas que, hasta ahora, constituyen la principal fuente de información sobre el trayecto del Tren Maya.

Cuadro 4

Núcleos ejidales amenazados por el Tren Maya en Yucatán				
Trayecto	**Municipio**	**Superficie ejidal afectada (ha)**		
Mérida-Progreso	Hunucma	1	Hunucma	82.033
		2	San Antonio Chel y Anexa	13.244
		3	Texan Y Anexas	11.192
	Merida	4	Sierra Papacal	35.227
		5	Suytunchen	13.572
	Progreso	6	Chelem	31.282
		7	Progreso	66.659
	Ucu	8	Ucu	18.766
		9	Ulila	44.875
	Uman	10	Dzibikak	18.885
		11	San Antonio Poxila	16.36
Mérida-Progreso y Libramiento Mérida	Uman	12	Uman	125.715
Libramiento Mérida	Kanasin	13	Kanasin	76.901
		14	Teya	34.424
	Merida	15	Dzununcan	34.726
		16	San Antonio Xluch y Noco	8.003
		17	Sitpach	7.576
		18	Tahdzibichen	21.42
		19	Xmatkuil	13.382
	Tixpehual	20	Techoh	1.508
		21	Tixpehual	8.991
	Uman	22	Tanil	14.409
		23	Tebec	2.026
		24	Ticimul	21.772
Izamal-Valladolid	Cuncunul	25	Cuncunul	11.265
		26	San Diego	9.929
	Izamal	27	Cuauhtemoc	11.834
		28	Izamal	39.102
		29	Sacala	11.325
	Sudzal	30	Chumbec	62.484
		31	Sudzal	38.749
		32	Tzalam	24.532
	Tinum	33	Piste	51.308
		34	Tho-Hoopku	20.336
		35	Xcalakoop de Hidalgo	66.823
	Tunkas	36	San Antonio Chuc	5.486
		37	San Roman X-Calachen	25.511
	Valladolid	38	Ebtun	5.455
	Yaxcaba	39	Yodzonot	67.016
Valladolid-Cancún	Valladolid	40	Tesoco	4.914

Fuente: elaboración propia con base en el visualizador de GeoComunes

Cuadro 5

Núcleos agrarios amenazados por el Tren Maya en Quintana Roo y Campeche				
Trayecto	**Municipio**	**Superficie ejidal afectada (ha)**		
Estación Cancún	Benito Juarez, Quintana Roo	1	Alfredo V. Bonfil y su Anexo	36.581
Libramiento Tulum	Tulum, Quintana Roo	2	Tulum	114.337
Libramiento Felipe Carrillo Puerto	Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo	3	Felipe Carrillo Puerto	99.016
Libramiento Bacalar	Othon P. Blanco, Quintana Roo	4	Aaron Merino Fernandez	46.333
		5	Bacalar	76.284
Libramiento Bacalar y tramo Xul-Ha-Nicolás Bravo		6	Juan Sarabia	145.512
Xul-Ha-Nicolás Bravo	Othon P. Blanco, Quintana Roo	7	Laguna Om	99.281
		8	Prof. Sergio Butron Casas	54.89
		9	Palmar	63.729
		10	Ramonal Rio Hondo	103.477
		11	Sacxan	43.136
Estación Calakmul	Hopelchen, Campeche	12	Hopelchen	5.87
Libramiento Escárcega	Escárcega, Campeche	13	Escarcega	73.972
Libramiento Campeche	Campeche, Campeche	14	Castamay	5.753
		15	China	29.236

Fuente: elaboración propia con base en el visualizador de GeoComunes

Cuadro 6. Núcleos agrarios amenazados por los polos de desarrollo inmobiliario impulsados por el Tren Maya

Núcleos ejidales amenazados por los polos de desarrollo inmobiliario impulsados por el Tren Maya			
Nombre	**Municipio**	**Superficie ejidal afectada (ha)**	
Estación Felipe Carrillo Puerto	Felipe Carrillo Puerto	1 Felipe Carrillo Puerto	385.693
Reubicación de vivienda y subestación eléctrica	Solidaridad	2 Playa Del Carmen	98.306
Derecho de vía invadido		3 Playa Del Carmen	101.997
Estación Valladolid	Valladolid	4 Popola	136.257
		5 Valladolid	1.991
Estación Pisté (Chichen Itzá)	Tinum	6 Piste	179.64
		7 Xcalakoop De Hidalgo	62.223
Estación Izamal	Izamal	8 Izamal	263.587
		9 Sacala	113.126
Estación Mérida	Kanasin	10 Kanasin	2418.179
		11 San Antonio Tehuitz	134.277
	Mérida	12 Teya	617.264
		13 Dzununcan	1015.834
		14 Hunxectaman	86.083
		15 Oncan	7.035
		16 San Antonio Xluch y Noco	142.664
		17 San Jose Tzal	234.653
		18 San Pedro Chimay	129.227
		19 Santa Cruz	101.835
		20 Sitpach	95.498
		21 Tahdzibichen	369.513
		22 Xmatkuil	299.388
	Tixpehual	23 Chocho y Kilinche	119.489
		24 Techoh	244.31
		25 Tixpehual	56.245
		26 San Antonio Poxila	17.896
	Uman	27 Tanil	314.009
		28 Tebec	221.214
		29 Ticimul	608.763
		30 Uman	1134.455
		31 Xcucul	180.302
Estación Campeche	Campeche	32 Castamay	309.777

Fuente: elaboración propia con base en el visualizador de GeoComunes.

4. El Tren Maya como punta del iceberg: más allá del Proyecto de Reordenamiento Territorial de la Frontera Sur de México

El Tren Maya es uno de los proyectos estrella de este sexenio. Un proyecto sin proyecto ejecutivo, pero cuya sola idea consigue eclipsar la complejidad de presiones y conflictos que se acumulan en la zona de la FronteraSur-SurSureste.

El Tren Maya no es sólo un tren, y no es (ni de cerca) maya. Pero su nombre es sugerente y se alinea bien con los supuestos objetivos del nuevo gobierno: un "desarrollo verde",, que promete repartir la abundancia y derrama económica del turismo de Cancún a todos los rincones de la Península.

En sí mismo, el Tren Maya no es lo más relevante: es el nombre "comercial" de un proyecto mucho más amplio y complejo: el Proyecto de Reordenamiento Territorial del Sur-Sureste. Se trata de un gran proyecto regional conformado por una multiplicidad de otras iniciativas (entre las que se encuentra el Tren Maya, Sembrando Vida, las Zonas Económicas Especiales (ZEE), y el corredor transístmico), hacia un objetivo de largo aliento y aún inconcluso: el control, reparto e instrumentalización neoliberal de territorios y pueblos de la península.

El foco por tanto no debe estar sólamente en el Tren Maya y sus vías, sino que debe ampliarse todo el territorio que impactará, así como a la multiplicidad de proyectos de control territorial y extracción de recursos que el mismo articulará. Uno de los efectos de la articulación ferroviaria de la península será el fortalecimiento de la expansión inmobiliaria que ya ha impactado fuertemente ciudades como Cancún y Mérida, ciudades que entre 2007 y 2018 incrementaron la superficie construida en más de 1.7 millones de metros cuadrados, seguidas de Playa del Carmen (874 mil m^2), Chetumal (111 mil m^2) y Campeche (59 mil m^2) (calculos propios elaborados con base en SNIIV)

De acuerdo con el diario *ContraRéplica* (Arana, 2019) el proyecto del Tren Maya indica que el eje que arrojará las ganancias no es el transporte sino el desarrollo territorial asociado con las estaciones del tren y sus polos de desarrollo inmobiliario. De esta manera, el proceso de sobreproducción inmobiliaria que ya afecta Cancún y Mérida, que presentaban un total de 18% y 14% de casas deshabitadas en 2010, podría replicarse en Puerto Morelos y Tulum, que entre 2013 y 2018 registraron un incremento de 25 mil^2 y 2 mil m^2 respectivamente. Así como en Valladolid, donde el municipio pretende adecuar el Plan de Desarrollo Urbano para aprovechar las oportunidades de crecimiento que ofrecerá el Tren Maya, y en otras zonas poco urbanizadas como Calakmul, donde se pretende aplicar el primer proyecto urbano del Tren Maya "Primera Nueva comunidad Calakmul", con capacidad para recibir hasta 3 millones de turistas anuales (Arana, 2019).

Derivados del crecimiento inmobiliario, un segundo eje de impacto lo constituye el aumento de la demanda de energía eléctrica, cuyas características y consecuencias son analizadas detalladamente en la sección "Proyectos Eléctricos" de este mismo visualizador. Por otro lado, a pesar de que los mayores impactos derivan del desarrollo inmobiliario y no necesariamente del transporte, la disminución de los costos de transportes facilitados por la articulación ferroviaria de la península de Yucatán también constituye una oportunidad para el desarrollo del agronegocio. En este sentido, el presidente de la Asociación de Sociedades Financieras de

Objeto Múltiple (SOFOMES) en México y uno de los principales operadores financieros del Tren Maya, Adolfo González Olvich, incluye a la agroindustria entre los sectores económicos que se podrían beneficiar de los 60 mil millones de pesos contemplados por las SOFOMES para impulsar el crecimiento de microempresas (La verdad, 2018).

Tan sólo en Campeche, la superficie ocupada por los principales cultivos industriales como la caña, la palma africana, el sorgo y la soya crecieron de 38,6 a 133,9 mil hectáreas entre 2011 y 2017 (a*ctivar capas de agronegocio del visualizador de GeoComunes*). Por otro lado, la superficie sembrada con granos básicos como maíz, frutas y verduras disminuyó en Yucatán de 174 a 135 mil hectáreas en el mismo periodo. Sin embargo, los resultados de la investigación cartográfica que se presenta no permiten concluir de manera inmediata si la ruta del Tren Maya facilitará una articulación más eficiente a la de la articulación por carreteras, misma que ha favorecido en la última década el aumento de la producción agroindustrial. Lo que sí se puede observar con esta herramienta, es que el Tren Maya tampoco representa una alternativa al modelo de producción agropecuaria que ha debilitado la economía familiar en la península de Yucatán, sino que por el contrario, su estructura puede articularse con otros proyectos de alcance regional.

Relación del Tren Maya con las ZEE y el proyecto de transístmico:

La anunciada cancelación del proyecto estrella del sexenio anterior, las Zonas Económicas Especiales (ZEE, para más detalle: http://geocomunes.org/Analisis_PDF/Analisis%20ZEE%20Parte%201.pdf) localizadas mayoritariamente en poblaciones costeras del país (Coatzacoalcos, Dos Bocas, Campeche, Puerto Progreso, Puerto Chiapas, Salina Cruz) es un cambio tan sólo aparente frente a los postulados ortodoxos del anterior gobierno y sus proyectos (neoextractivismo, industrialización, beneficios y facilidades a las empresas extranjeras). De hecho, las Zonas Económicas Especiales de Salina Cruz y Coatzacoalcos no han sido canceladas, mientras que existe una fuerte presión para mantener la ZEE de Puerto Progreso, crear una nueva zona franca en Bacalar, Quintana Roo (Martínez, 2019; Vázquez, 2019a) e incluso 12 municipios de Yucatán han expresado la intención de constituirse en la primer Zona Económica Especial *Indígena* alrededor de Valladolid, vinculada teóricamente con el aprovechamiento e instrumentalización de los conocimientos ancestrales sobre plantas y medicina tradicional (Antoine, 2018; Ayala, 2018).

Frente a dicho proyecto y la multiplicidad de localizaciones que consideraba, actualmente la deriva es a pensar en todo el territorio al sur del Istmo de Tehuantepec como una sola Zona Económica Especial (Zona Libre del Istmo de Tehuantepec), conformada por "cortinas de desarrollo". El objetivo manifiesto de estas *cortinas* está en evitar el tránsito de migrantes, ya sea mexicanos, centroamericanos y/o del mundo, hacia EUA. Esto añade un elemento geopolítico y estratégico a la cacareada intención de estos proyectos de servir "al desarrollo y bienestar de los pueblos".

En ese sentido, se ha retomado con fuerza la idea de consolidar un Corredor Transístmico entre Coatzacoalcos y Salina Cruz, con carreteras, ferrocarril, tendidos de energía y fibra óptica y desarrollos inmobiliarios. En los mapas *(Activar capas Polígonos y Área de influencia ZEE)* puede verse cómo los polígonos extendidos de sus respectivas ex-ZEE casi se tocan, mostrando cómo ese territorio está ya prácticamente en manos ajenas. La

Ley Federal de Zonas Económicas Especiales (LFZEE) estipulaba que las *empresas ancla* beneficiadas tendrán el "control del derecho de paso" sobre sus territorios, lo que parecería indicar que contarán con las facultades de limitar la movilidad de personas de acuerdo con sus intereses. En este sentido, esta región/territorio particular sería el espacio de inicio de la Nueva Frontera Sur, un territorio estratégico inmerso en un complejo proceso de redefiniciones fronterizas.

Relación del Tren Maya con el proyecto *Sembrando Vida*:

En esa intención de multiplicar la presencia de proyectos extractivos con ropaje de "capitalismo verde", bajo la lógica de servir tanto al control de territorios en disputa como de "tapones" de migración, Sembrando Vida propone la reforestación de un millón de hectáreas con árboles maderables y frutales, a cambio de un salario para la persona que trabaja y mantiene el territorio. Este proyecto, de inicio, lo que está provocando es que terrenos que antes estaban "mantenidos" con remuneraciones menores (ProCampo y otros programas para mantener la vegetación autóctona), ahora se deforestan previamente para poder entrar al nuevo programa.

Para la germinación y primer crecimiento de las especies a cultivar, se utilizarán viveros de la SEDENA, estratégicamente localizados en territorios de alto potencial conflictivo (como la zona de Ocosingo, Montes Azules y alrededores de la selva Lacandona y de comunidades pertenecientes al EZLN, o los lugares de tránsito para personas migrantes), o de riqueza de recursos estratégicos. Esto implica el incremento de la presencia de personal militar tanto en sus bases como fuera de ellas, en labores de apoyo y monitoreo de las explotaciones. Ligado a esto, la aprobación de la Guardia Nacional, y el más que previsible aumento de la conflictividad en la región, permitirían un incremento aún mayor en los efectivos presentes.

Hasta ahora se sabe que los árboles maderables serán de alto valor –caoba-, y respecto de los frutales se sabe poco. Recientemente se cambió el discurso, asegurando que más que plantaciones de maderables-frutales, se buscaría recuperar el concepto y características de las "milpas mayas" –cultivo simultáneo de varios niveles/alturas con miras al autoconsumo-. Si este fuera el caso el concepto del proyecto cambiaría radicalmente (de la comercialización al autoconsumo) pero otras cuestiones permanecen pendientes: ¿Cómo será la comercialización y reparto de beneficios de la venta de maderas y frutas? ¿Hacia dónde se dirigirán: zonas turísticas nacionales, o mercados de exportación? ¿Quién gestionará esa producción, y sus ingresos?

5. Megaproyectos y migraciones a nivel regional

No debemos ver al Tren Maya únicamente como un proyecto ferroviario, o de alcance nacional: a los pocos días de anunciado el proyecto, se publicaron notas que mostraron el interés tanto de Puebla, (Cultura Colectiva, 2019) como de Panamá (Mur, 2019) de vincular este territorio mediante diversos proyectos de trenes, revitalizando así el infructuoso e inconcluso (pero aún deseado) Plan Puebla-Panamá, hoy Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (más conocido como Proyecto Mesoamérica). En ese mismo sentido, es necesario analizar estos planes/proyectos más allá de lo coyuntural, en sus relaciones y continuidades con el Proyecto Mesoamérica (como gran proyecto subcontinental) o con otras iniciativas regionales como la Franja Transversal del Norte en Guatemala. Así como considerar la potencialidad de que otros países

hegemónicos (particularmente China) puedan "acercarse" a la región y sus proyectos, lo que equivaldría a incorporar una multiplicidad de variables analíticas hasta ahora inéditas.

Los elementos mostrados sobre el Programa de Reordenamiento Territorial de la Frontera Sur no se limitan a las "fronteras" nacionales de México. De la misma forma, tampoco responden únicamente a los intereses de capitales y oligarquías del país. En ese sentido, este programa "mexicano" se articula y complementa con una iniciativa más amplia, anunciada en la reciente Cumbre Mundial de Migración de Marrakech (Lafuente, 2018). El Programa Integral para el Desarrollo de la Frontera Sur y Centroamérica, que fue presentado públicamente por el nuevo gobierno mexicano el 20 de mayo de 2019, pretende atraer inversiones y proyectos en el área de la Frontera Sur de México y los países del Norte de Centroamérica (Guatemala, Honduras y El Salvador), también con el objetivo aparente de prevenir y controlar las migraciones forzadas en sus lugares de origen.

De esta forma el Plan (que como gran parte de los programas y proyectos repasados aquí, tampoco cuenta aún con una estructura formal/pública) es un paso más en la consolidación de México como país-tapón de las migraciones hacia Estados Unidos, y de la región Frontera Sur como territorio de amortiguamiento, contención e instrumentalización asociado. Y en ese sentido no se trata de fenómenos nuevos, ni de territorios desconectados: hay que recordar que el Plan Frontera Sur, el instrumento de control de la movilidad humana del sexenio de Peña Nieto, que por primera vez se valía de las nociones de "seguridad humana", "gobernabilidad", y "migración legal", "ordenada" y "segura" para perseguir y violentar migrantes bajo la justificación de buscar proteger sus derechos humanos (y cuya aplicación respondió al inicio de la crisis estadounidense de menores migrantes no acompañados de origen centroamericano), se replicó casi letra por letra entre Guatemala y Honduras como Plan Maya-Chortí. Conocemos los efectos que el Plan Frontera Sur tuvo en nuestro país, por lo que aunque nos falte información, podemos imaginar (justamente por eso) los efectos que tuvo/tiene/tendrá en áreas remotas de estos países.

Como todo reordenamiento territorial, este proyecto implicará desplazamientos y reacomodos poblacionales, tanto de quienes residen como de las poblaciones que puedan ser atraídas y/o retenidas. El desplazamiento poblacional y el reordenamiento territorial son componentes críticos de una compleja redefinición de las fronteras, de sus alcances e impactos particulares. El Tren Maya, las ZEE y las infraestructuras serán un mercado de atracción de las migraciones regionales, mayoritariamente de origen centroamericano, carácter forzado, y en condiciones de extrema necesidad y vulnerabilidad.

Impactos migratorios presentes

- Presencia de Menonitas: y con ellos, la expansión de colonias agropecuarias intensivas y con uso de alta tecnología, lo que implica la deforestación de zonas boscosas
- Tala clandestina: Se han detectados orígenes chinos, rusos, franceses e ingleses en distintos puntos de Campeche y Chiapas.
- Caravanas/Éxodos: impactos y alcances diferenciados en función del origen.

- *Impactos migratorios previsibles:*

- Desplazamiento de poblaciones originarias afectadas: reconfiguración étnico-territorial.

- Población movilizada desde el resto de México hacia esta zona por puestos de trabajo (quizás puestos intermedios)
- Población migrante forzada (de CA, África, Asia) retenida en la Frontera Sur (por espera de documentación migratoria para seguir o trabajar), "orientada" a su empleo en los megaproyectos: asentamiento, servicios básicos, integración y convivencia (en un contexto de lucha/competencia con nacionales por puestos de trabajo)
- Población altamente especializada contratada por las transnacionales encargadas de construcción: especial atención a nacionalidades "complejas" (como la china)
- Nuevas presencias de corporaciones criminales (expansión del modelo Cancún. FONATUR ya anunció un Programa de Seguridad para evitar "secuestros, trata de personas, extorsión…" -adelantando impactos-) (EFE, 2019; Reyna, 2019).
- Múltiples segmentos turísticos: sol y playa, fiesta, geriátrico, de lujo, náutico, turismo geriátrico, turismo de fiesta, Escalera Náutica -barcos privados-, turismo exclusivo de alto poder adquisitivo nacionalmente orientado: Canadá, China, Rusia) (El día, 2019; Vázquez, 2019)
- Militarización: contingentes de soldados procedentes de distintas regiones del país (estrategia habitual, elección de destinos muy distintos a los de origen, conflictividad) (CDH Frayba, 2019)

Fuentes consultadas

Aguilar Juárez David. 2019. 6 ferrocarrileras que pueden apostar por el Tren Maya. En *ObrasWeb*, 3 de mayo de 2019. https://obrasweb.mx/infraestructura/2019/05/03/6-ferrocarrileras-que-pueden-apostar-por-el-tren-maya

Animal Político, Redacción. 2019. Empresas financiarán 90% del Tren Maya y serán responsables de su mantenimiento por 30 años: Fonatur. En *Animal Político* 13 de febrero de 2019. https://www.animalpolitico.com/2019/02/empresas-gobierno-tren-maya/

Antoine Matos, Paul. 2018. Buscan creación de Zona Económica Especial Indígena de Valladolid. En *La Jornada Maya*, 7 de diciembre de 2018. https://www.lajornadamaya.mx/2018-12-07/Buscan-creacion-de-Zona-Economica-Especial-Indigena-de-Valladolid.

Arana, Laura. 2019. Proyectan centros urbanos para solventar al Tren Maya. En *Diario ContraRéplica*, 19 de marzo de 2019. https://www.contrareplica.mx/nota-Proyectan-centros-urbanos-para-solventar-al-Tren-Maya20192936

Ayala Espinosa, Camila. 2019. Proponen Zona Económica Especial Indígena en Yucatán. En *El Economista*, 27 de noviembre de 2019. https://www.eleconomista.com.mx/estados/Proponen-Zona-Economica-Especial-indigena-en-Yucatan-20181127-0017.html

Caribean News Digital, Redacción. 2019. Tren Maya despierta interés de hoteleras españolas. En *Caribean News Digital*, 10 de febrero de 2019. https://www.caribbeannewsdigital.com/es/industria-hotelera/tren-maya-despierta-interes-de-hoteleras-espanolas

CDH Fray Bartolomé de las Casas. 2019. Estado mexicano incrementa militarización en territorios zapatistas. En *Boletines FrayBa*, 2 de mayo de 2019. https://frayba.org.mx/estado-mexicano-incrementa-militarizacion-a-territorios-zapatistas/

Cultura Colectiva. 2019. Proponen a diputados ampliar el Tren Maya a Puebla. En *Cultura Colectiva*, 28 de febrero de 2019. https://news.culturacolectiva.com/mexico/proponen-a-diputados-ampliar-el-tren-maya-hasta-puebla/

De la Rosa Alejandro y Vazquez Jesus. 2019. Fonatur modifico el trazo del Tren Maya; prevee ahorar 7,500 millones de pesos. En *El Economista*. 18 de junio de 2019. https://www.eleconomista.com.mx/estados/Fonatur-modifico-el-trazo-del-Tren-Maya-preve-ahorrar-7500-millones-de-pesos-20190618-0020.html

Diario Oficial de la Federación. 23/08/2016. RESOLUCIÓN que contiene la Declaratoria de rescate de la Concesión otorgada en favor de Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V. http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5448911&fecha=23/08/2016&print=true

EFE. 2019. AMLO pide a EU reorientar el gasto de la Iniciativa Mérida a un plan para frenar la migración. En *Sin Embargo*, 7 de mayo de 2019. https://www.sinembargo.mx/07-05-2019/3577067

EFE. 2019. Gobierno prepara siete licitaciones para construcción del Tren Maya. En *El Sol de México*, 3 de marzo de 2019. https://www.elsoldemexico.com.mx/finanzas/gobierno-prepara-siete-licitaciones-para-

construccion-del-tren-maya-3136091.html

El Día. 2019. Turismo y empresas chinas interesadas en Tren Maya asegura Miguel Torruco. En *Palco Quintanoarrense*, 23 de abril de 2019. https://www.palcoquintanarroense.com.mx/turismo-y-empresas-chinas-interesadas-en-tren-maya-asegura-miguel-torruco/180487/

Flores, A. 2019. Cartografía del tsunami inmobiliario: el movimiento urbano popular y los vínculos urbano-rurales del boom inmobiliario en la ciudad de México. En *Espiral, Revista De Geografías Y Ciencias Sociales*, *1*(1), 007-028. https://doi.org/10.15381/espiral.v1i1.15843. http://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/espiral/article/view/15858/13632

García-Heredia Jua. 2019. Mota-Engil va por las vías y estaciones del Tren maya. En *El Sol de México*, 25 de febrero de 2019. https://www.elsoldemexico.com.mx/finanzas/mota-engil-va-por-las-vias-y-estaciones-del-tren-maya-3106786.html

Huerta Eduardo y Santiago Judith. 2019. Alista un Fibra para el Tren Maya de la mano del Fonatur. En *El Economista*, 10 de febrero de 2019. https://www.eleconomista.com.mx/mercados/Alista-un-Fibra-para-el-Tren-Maya-de-la-mano-del-Fonatur-20190210-0057.html

Lafuente, Javier. 2018. México facilitará visados como parte de su plan de migración con Centroamérica. En *El País*, 10 de diciembre de 2018. https://elpais.com/internacional/2018/12/09/mexico/1544317697_664385.html

La Verdad. 2018. Hay 60 mil mdp para negocios en Yucatán por Tren Maya. En *La Verdad*, 21 de noviembre de 2018. https://laverdadnoticias.com/yucatan/Hay-60-mil-mdp-para-negocios-en-Yucatan-por-Tren-Maya-20181121-0018.html

Maldonado Joana. 2019. Segmento de carga del Tren Maya aportará 70 por ciento de rentabilidad. En *La Jornada Maya*, 28 de marzo de 2019. https://www.lajornadamaya.mx/2019-03-28/Segmento-de-carga-del-Tren-Maya-aportara-70-por-ciento-de-rentabilidad

Martínez, Everardo. 2019. Desaparición de Zonas Económicas Especiales podría restar brillo a Tren Maya. En *El Heraldo de México*, 27 de marzo de 2019. https://heraldodemexico.com.mx/mer-k-2/desaparicion-de-zonas-economicas-puede-restar-brillo-a-tren-maya/

Martínez, Everardo. 2019. Ferroviaria estadounidense está interesada en proyecto del Tren Maya. En *El Heraldo de México*, 26 de marzo de 2019. https://heraldodemexico.com.mx/mer-k-2/ferroviaria-estadounidense-esta-interesada-en-proyecto-del-tren-maya/

Martínez Palacios, Ana Thaís. 2019. Nota Técnica. Proyecto del Tren Maya. Instituto Mexicano para la Competitividad. A.C. (IMCO). https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/03/NOTA-TE%CC%81CNICA.-PROYECTO-DEL-TREN-MAYA-1-04-19.pdf

Munguía Aldo. 2018. Las 4 empresas que 'levantan la mano' con el Tren Maya. En *El Financiero Bloomberg*, 21 de noviembre de 2018. https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/las-4-empresas-que-levantan-la-mano-con-el-tren-maya

Mur. M, María. 2019. El tren chino, un proyecto que despierta suspicacia y elogios en Panamá. En *Agencia EFE*,

16 de marzo de 2019. https://www.efe.com/efe/america/economia/el-tren-chino-un-proyecto-que-despierta-suspicacia-y-elogios-en-panama/20000011-3926871

Notimex. 2018. A la española CAF le interesa el Tren Maya. En *Expansión*, 6 de diciembre de 2018. https://expansion.mx/empresas/2018/12/06/a-la-espanola-caf-le-interesa-el-tren-maya

López Méndez Roberto. 2018. Serán tres Trenes Mayas, afirman. En *Por esto*, 18 de diciembre de 2018. http://www.poresto.net/2018/12/18/seran-tres-trenes-mayas-afirman/

Presidencia de la República. Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. México. https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2019/05/PLAN-NACIONAL-DE-DESARROLLO-2019-2024.pdf

Presupuesto de Egresos de la Federación 2019. Programas presupuestarios con programas y proyectos de inversión. https://www.pef.hacienda.gob.mx/work/models/PEF2019/docs/21/r21_pief.pdf

Quintana Martí. 2019. El Tren Maya, la gran obra de López Obrador que seduce al capital extranjero. En *El Confidencial*, 25 de enero de 2019. https://www.elconfidencial.com/ultima-hora-en-vivo/2019-01-25/el-tren-maya-la-gran-obra-de-lopez-obrador-que-seduce-al-capital-extranjero_1903394/

Reyna, Julio. 2019. Fonatur diseñará plan maestro de seguridad para el Tren Maya. En *La Jornada*, 3 de mayo de 2019. https://www.jornada.com.mx/ultimas/2019/05/03/fonatur-disenara-plan-maestro-de-seguridad-para-el-tren-maya-1337.html

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2012. Libro Blanco. Vías Generales de Comunicación Ferroviaria Chiapas-Mayab. Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal. 30 de septiembre de 2012. http://www.sct.gob.mx/uploads/media/LB_Vias_Generales_de_Comunicacion_Ferroviaria_Chiapas-Mayab.pdf

Santa Rita Ilce y Alcántara Ángel. 2018. Grupo México descarta participar en el proyecto del Tren Maya. En *El CEO*, 24 de octubre de 2018. https://elceo.com/negocios/grupo-mexico-descarta-participar-en-tren-maya/

Tourliere, Mathieu. 2019. Por adjudicación directa, Fonatur otorga los tres primeros contratos del Tren Maya por casi 100 mdp. En *Proceso*, 27 de marzo de 2019. https://www.proceso.com.mx/577099/por-adjudicacion-directa-fonatur-otorga-los-tres-primeros-contratos-del-tren-maya-por-casi-100-mdp

Vázquez, Azuzena. 2019. Pide Fonatur mantener ZEE de Progreso. En *Zócalo*, abril 2019. http://zocalo.com.mx/reforma/detail/pide-fonatur-mantener-zee-de-progreso

Vázquez, Jesús. 2019. Piden detonar inversión hotelera en QR. En *El Economista*, 1 de abril de 2019. https://www.eleconomista.com.mx/estados/Piden-detonar-inversion-hotelera-en-sur-de-QR-20190331-0123.html

Villanueva Dora. 2019. Transnacionales apoyarán en estructura de financiamiento para Tren Maya. En *La Jornada*, 27 de marzo de 2019. https://www.jornada.com.mx/ultimas/2019/03/27/transnacionales-apoyaran-en-estructura-de-financiamiento-para-tren-maya-8564.html